

30. Сталін Й. В. Рік великого перелому // Сталін Й. В. Твори. – Т. 12. – К., 1950. – С. 118–135.
31. Шестнадцатая конференция ВКП(б). Апрель 1929 г. Стенографический отчет. – М., 1962. – 838 с.
32. Шмелев Г. Перед поворотом // Правда. – 1989. – 3 февраля.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА

Грінченко Віктор Григорович – кандидат історичних наук, доцент кафедри історії України КДПУ ім. В. Винниченка.

Наукові інтереси: історична персоналістика; проблеми політичної історії України перших десятиліть радянського періоду.

УДК 94(477.46)“1944.03.05-26“

АВІАЦІЯ В УМАНСЬКО-БОТОШАНСЬКІЙ ОПЕРАЦІЇ.

Вадим КОЛЄЧКІН (Кіровоград)

Стаття присвячена бойовим діям радянської та німецької авіації в Умансько-Ботошанській наступальній операції 5 – 26 березня 1944 р., яку проводив 2-й Український фронт, підтриманий 5-ю повітряною армією. У статті змальований перебіг бойових дій радянської та німецької авіації, завдання авіації ворожих сторін та виконання цих завдань, тактика застосування різних родів авіації, результати операції.

Ключові слова: Велика Вітчизняна війна, визволення Правобережної України, авіація.

Статья посвящена боевым действиям советской и немецкой авиации в Уманско-Ботошанской наступательной операции 5 – 26 марта 1944 г., которую провёл 2-й Украинский фронт, поддержанный 5-й воздушной армией. В статье отражён ход боевых действий советской и немецкой авиации, задачи противников и их выполнение, результаты операции.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, освобождение Правобережной Украины, авиация.

This article is devote operations of Soviet VVS and Luftwaffe during 2nd Ukrainian front offensive to Uman' and Botoshany on 5 – 26 March 1944 with 5th Flight army supporting. In the article described operations of soviet and Axis aviation, battle tasks for aviation both enemies sides and its realization, results of operations.

Key words: the Great Patriotic war, liberation of Rightside Ukraine, aviation

Починаючи з 18.02.1944 р. командування 2-го Українського фронту розпочало розробку плану чергової наступальної операції. Планом операції передбачалося розбити 8-му та частину 6-ї німецької армії, які протистояли фронту, й вийти на радянсько-румунський кордон. Підготовка до наступу проходила в тяжких метеорологічних умовах, що призвело до погіршення постачання військ фронту необхідними матеріалами. До того ж армії фронту

зазнали значних втрат у попередніх боях. Некомплект танків досяг 75% від штату [1, с.145].

Кількість бойових літаків у 5-й Повітряній армії становила 548 одиниць: 127 бомбардувальників Пе-2 в 1-му Гв.БАК, 88 штурмовиків Іл-2 в 1-му Гв.ШАК, 95 винищувачів Як і Ла в 4-му ВАК, 149 винищувачів “Аерокобра” в 7-му ВАК, 73 літака По-2 у 312-й НЛБАД, 16 розвідників Пе-2 у 611-му окремому розвідувальному авіаполку[2, арк.40]. Таким чином нестача літаків у корпусах досягала 50-70% від штатної кількості. Німці, за даними радянської розвідки, могли залучити до дій проти військ фронту до 500 літаків [1, с.145].

Насправді у складі 1-го німецького Повітряного авіакорпусу постійно перебували штабний загін та I група 52-ї ескадри винищувачів на Ме-109G, що базувалися в Миколаєві та Умані і налічували 39 винищувачів Ме-109G; близько 10 нічних винищувачів Ме-110 з 200-ї ескадри, які базувалися у Фокшані; протитанкові штурмовики Ju-87G з 10-х протитанкових загонів 1-ї й 2-ї штурмових ескадр (загалом 24 літаки) на аеродромі Роман; 85 пікірувальників Ju-87D штабного загону, I і II груп 2-ї штурмової ескадри на аеродромі Хуші; 62 штурмовики Hs-129 з 4-ї протитанкової групи 9-ї штурмової ескадри та 31 FW-190 з I групи 10-ї штурмової ескадри, розташованих на аеродромі Бакеу; 35 штурмовиків-винищувачів FW-190 штабного загону та II групи 10-ї штурмової ескадри на аеродромі Лейпціг (Румунія) [3, арк.124]. Крім того, разом з 1-м ПАК німців діяли близько 100 літаків 1-го румунського авіакорпусу, у том числі 9-а винищувальна група на Ме-109, 3-я бомбардувальна група на Ju-87D та 8-а штурмова група на Hs-129. Отже, реально кількісна перевага була на боці радянських ВПС, оскільки проти більш ніж 1000 радянських літаків 5-ї ПА 2-го Українського та 17-ї ПА 3-го Українського фронтів діяли лише близько 400 німецьких і румунських літаків. Навіть якщо врахувати, що німці могли задіяти на цій ділянці фронту до 200 двомоторних бомбардувальників 4-го авіакорпусу, то все одно перевага радянських ВПС залишиться принаймні двократною.

Завдання 5-ї повітряній армії на майбутню операцію були поставлені дуже важливі: бомбо-штурмовими ударами сприяти 27-ій, 52-ій та 2-ій гвардійській арміям у прориві оборони противника; знищувати артилерійські, мінометні батареї, танки, живу силу противника в тактичній глибині оборони; не дати танковим частинам німців, розташованих у Христинівці та Умані, підтримати свої війська на ділянці прориву; підтримати штурмовими ударами наступ 2-ї та 5-ї гвардійської танкових армій; прикрити від ударів авіації противника головне угруповання військ фронту в районі Шубіни Стави, Звенигородка, Лисянка.[1,с.145] Погода передбачалася нельотна – дощі, тумани, відлига. Незважаючи на це, командування ставило перед авіацією завдання в повному обсязі. На випадок, якщо погода завадить діям авіації, частину її завдань повинна була взяти на себе артилерія.

5.03.1944 операція розпочалася. Головного удару повинна була завдати 52-а армія генерала К.А.Коротєєва. Для її підтримки вже в перший день наступу планувалося здійснити до 700 літако-вильотів. Авіаційну підтримку першого удару повинні були здійснювати 40 винищувачів, 45 бомбардувальників та 60 штурмовиків. Але погода зранку 5.03.1944 видалася теплою, з вологістю до 90%. Над аеродромами й полем бою стояв густий туман. За таких умов наступ розпочався о 6 годині 54 хвилин ранку без авіаційної підтримки [1, с.152]. Незважаючи на це наступ проходив успішно. У другій половині дня в прорив були введені танкові армії генералів Богданова й Ротмістрова. Одночасно видимість стала кращою. Це дало змогу командуванню 5-ї ПА підняти в повітря 15 Іл-2 та 10 винищувачів на розвідку. Загалом же замість запланованих 690 літако-вильотів було здійснено 31 – 17 літако-вильотів на розвідку й 14 на прикриття наземних військ. До кінця дня на німецькі війська було скинуто лише 800 кг бомб. Майже одночасно над полем боя з'явилися німецькі розвідники [4, с.190].

Наступні дві доби радянська авіація не виконувала вильотів внаслідок погіршення погоди. Відлига з дощами й туманами вивела з ладу радянські аеродроми. На наступні три дні операції планувалося по 600-700 вильотів, а відсутність авіаційної підтримки значно ускладнила прорив німецької оборони, але війська 2го Українського фронту впорались з завданням без допомоги авіаторів. Крім того, погана погода не дала змоги діяти і німецькій авіації. Тому танкісти й піхота могли певний час не боятися ударів з повітря. Лише німецькі розвідники наполегливо вели розвідку радянських військ із світанку до темноти [2, арк.44].

Значне поліпшення погоди настало приблизно опівдні 8.03. З'явилися великі прогалини між хмарами, туман майже розійшовся. Повітряна розвідка 5-ї ПА помітила висування до лінії фронту 11-ї, 13-ї та 14-ї німецьких танкових дивізій. Увечері передові частини німців уже зав'язали бої з радянськими танками. Зранку 9.03 командування фронту наказало авіації атакувати німецькі танки [4, с.191]. Протягом світлового дня авіація 5-ї ПА здійснила 723 літако-вильоти. За радянськими даними, штурмовики спалили близько 40 німецьких танків, в 26 повітряних боях було збито 18 німецьких літаків (власні втрати – 8 екіпажів, що не повернулися з бойових завдань). Загалом за радянськими джерелами в районі станції Поташ німці втратили до 500 танків. Із них 200 німці просто кинули через відсутність пального. Після розгрому німецьких танкових дивізій темпи наступу зросли [4, с.191].

Протягом 5–10.03 на уманському напрямі головні сили фронту просунулися вперед на 170 км. Користуючись цим, перейшли у наступ 5-а і 7-а гвардійські армії в напрямку на Новоукраїнку. Швидке просування вперед ускладнило підтримку наземних військ з боку авіації. Частина полків була перебазована на передові аеродроми, придатні для використання. Звідси пілоти 5-ї ПА виконували до 80 літако-вильотів за добу на підтримку наземних військ [2, арк.51].

Знову, як і під час Корсунь-Шевченківської операції, авіація фронту змушена була взяти на себе постачання передових частин усім необхідним. Через бездоріжжя автоколонни з великими труднощами й перевитратами пального могли просуватися зі швидкістю, що не перевищувала 10-15 км на добу. На допомогу наземним службам постачання командування залучило три авіаполки 312-ї БАД (ком.—полковник В.П.Чанпалов), два окремі транспортні авіаполки – 44-й і 26-й, частину сил 1001 окремого санітарного авіаполку[4, с.192].

Німецька авіація також була обмежена у своїх діях поганими метеорологічними умовами. До того ж, у результаті швидкого просування вперед радянських наземних військ німецька авіація змушена була часто змінювати аеродроми базування. З одного боку, це стримувало активність німецької авіації, з іншого – німецькі комунікації скорочувалися і ситуація з постачанням пального і боєприпасів для німецьких авіаційних підрозділів поліпшувалася. Крім того, скорочувалася відстань польотів і німецькі авіатори мали змогу збільшити бомбовий вантаж своїх літаків за рахунок пального.

Німецькі бомбардувальники стали значно активнішими. Групи Ju-87, Ju-88 і He-111 кількістю від 6 до 40 літаків під прикриттям дрібних груп винищувачів Me-109 або FW-190 бомбардували радянські війська на марші, біля переправ та на полі бою. Значно активізувалися німецькі штурмовики. Літаки Ju-87 та FW-190 підходили до цілі на малих висотах і, скинувши бомби, розстрілювали радянські війська гарматним і кулеметним вогнем. Навіть при наявності винищувального прикриття радянських військ Ju-87 не відмовлялися від атаки. У цьому випадку вони найчастіше будували “захисне коло”, в якому кожен літак підтримував вогнем 20-мм гармат стрільця літака, що летів попереду. Таке “коло”, відбиваючись вогнем від радянських винищувачів, поступово відтягувалося в бік цілі або на свою територію – під захист зенітної артилерії. Досягши цілі, німецькі літаки переходили в піке й бомбардували ціль у декілька заходів, не розриваючи “кола”[5, с.266].

Наступ ударного угруповання (2-а ТА та 52-а А) підтримували 1-й ШАК та 4-й ВАК. До 11.03.44 прорив досяг 300 км по фронту та 100 км у глибину. Радянські війська підійшли до Південного Бугу. 10.03 була визволена Умань [1, с.157–160]. Скориставшись цим, командування 5-ї ПА перебазувало на уманський аеродром 1-й ШАК генерала Рязанова. Звідси штурмовики та винищувачі здійснювали підтримку радянських військ при форсуванні Південного Бугу. Штурмова авіація завдавала регулярних ударів по військам, що відступали. 11.03 пілот 1-го ШАК І.Ф.Якурнов виявив на шляху Вінниця-Немирів до 2000 автомашин з вантажами та вояками. Якурнов здійснив 8 заходів на колону, одночасно викликавши по радіо ще дві групи штурмовиків (ком.— Гулькін та Одинцов). В результаті гарматно-бомбового удару було знищено близько 70 автомашин[4, с.193].

Жорстокі повітряні бої розгорнулися над Південним Бугом під час форсування його радянськими військами 11–13.03.44. Для того, щоб не дати

німцям закріпитися на правому березу річки, радянські війська заздалегідь готувалися до її форсування. Але після захоплення плацдармів постала проблема переправи головних сил та важкої техніки. Радянські війська зуміли захопити кілька мостів у районі Хашуватого, Джулинка та Берізок. Протягом 13–18.03 ушкоджені мости були відремонтовані, крім того, було побудовано кілька нових мостів, що дало змогу перейти річку головним силам фронту. Практично з самого початку форсування радянські переправи опинилися під ударом німецької авіації та артилерії, які намагалися будь-що знищити їх [1, с.163].

Більшість радянських авіаполків базувалися під Кіровоградом. Велика відстань не дозволяла винищувачам довго перебувати над переправами. Економлячи паливо, радянське командування змушене було зменшити кількість винищувачів у групах і допускати до вильотів лише найбільш досвідчених пілотів. У той же час німецькі бомбардувальники базувалися на прифронтових аеродромах і мали можливість бомбардувати переправи, використовуючи паузи, які виникали під час зміни нарядів радянських винищувачів. Німецька ударна авіація виконувала по 7-10 вильотів на літак протягом доби й завдавала радянським військам відчутних втрат. Хоча винищувачі 4-го та 7-го ВАК і збили над переправами 19 ворожих літаків, але врятувати радянські війська не змогли [4, с.193]. Так, майже одразу після того, як радянські війська 12.03 захопили міст у районі Хашуватого, район моста був атакований німецькими бомбардувальниками. Радянських винищувачів в цьому районі не було і в другій половині дня група з 35 німецьких бомбардувальників прорвалася крізь зенітний вогонь, зруйнувавши кілька прольотів моста. Через міст устигли перейти лише 3 танки й мотострілецький батальйон 170-ї танкової бригади, які три доби були відрізані від радянських військ [1, с.163].

Не менш активними були пілоти Люфтваффе в ударах по радянським комунікаціях. Автошляхи розкисли й були забиті покинутою німцями технікою. Швидкість просування автотранспорту становила лише 3-4 км на годину. Звернути з дороги й розосередитися автоколони не мали ніякої можливості. В рідкій багнюці загрузали не тільки автомашини, але й танки. Внаслідок цього німецька штурмова авіація отримала можливість польовати на радянських комунікаціях як удень, так і вночі. 13.03 під бомбами німецького нічного бомбардувальника ледве не загинув командуючий фронтом І.С.Конев [1, с.164–165]. Командування 5-ї ПА неодноразово відмічало широке застосування літаків Ju-87 як класичних штурмовиків. Уперше з початку бойових дій літаки цього типу завдавали ударів з бриючого польоту, застосовуючи по радянським військам не тільки бомби, але й 20- і 37-мм гармати. У разі якщо погода не дозволяла німецьким пілотам діяти масовано, вони діяли одиночними літаками і дрібними групами.

Німецька винищувальна авіація в березні також страждала через нестачу пального та поганий стан аеродромів. Крім того, саме в березні–квітні 1944 р. американські важкі бомбардувальники здійснили декілька

нальотів на румунські нафтові промисли в районі міста Плоешті і більшість румунських авіаційних підрозділів були націлені на захист цих об'єктів. Таким чином на уманському, миколаївському та херсонському напрямках залишилася тільки 1 група винищувачів Me-109 – I/JG 52, яка діяла переважно проти літаків 17-ї ПА. На ділянці 5-ї ПА були зафіксовані вильоти 2-6 Me-109 на супроводження бомбардувальників та штурмовиків, прикриття німецьких військ у місцях цього зосередження, “вільне полювання” за радянськими транспортними та зв'язковими літаками [2, арк.49].

Радянській авіації доводилося розв'язувати складну дилему. З одного боку, потрібно було захищати свої війська, з іншого – підтримувати дії ударної авіації на головних напрямках наступу. Дилема загалом була розв'язана на користь підтримки наступальних дій. Тому зусилля радянських пілотів були зосереджені на кількох вузьких ділянках фронту, а решта радянських військ мусили покладатися на зенітників, які часто не встигали за відносно швидким просуванням танкістів та мотопіхоти.

14.03 пілоти 2-ї ескадрильї 240-го вап 302-ї ВАД 4-го ВАК (комеск – Герой Радянського Союзу капітан К.О.Євстигнєєв) двічі вилітали на супроводження штурмовиків у район Первомайська. Відстань до цілі дорівнювала близько 150 км, вильоти виконувала шістька Ла-5. В першому вильоті радянській групі довелося провести повітряний бій з Me-109. К.Євстигнєєв заявив про збитий “мессершмітг”. З радянського боку отримав пошкодження правого елерона літак молодого пілота О. Амурова. На щастя, для пілотів ескадрильї бій закінчився швидко, і всі винищувачі дісталися до свого аеродрому (в тому числі й Амуров) [6, с.135-136].

А от пілотам 1-ї ескадрильї того ж полку, веденої капітаном І.М.Кожедубом, не пощастило. У цей же день ескадрилья отримала завдання прикривати радянські війська біля переправи через Південний Буг. Під час патрулювання переправи намагалася атакувати дев'ятка Ju-87. Німецькі штурмовики вилетіли на завдання без винищувального прикриття. Кожедуб прагнув стрімкою атакою збити принаймні 1 ворожий літак. В цьому випадку в оборонному “колі” німецьких літаків утворювався розрив. Після цього винищувачі мали атакувати німців з різних напрямків попарно. Кожедубові вдалося з першої атаки підпалити “юнкерс”. Після цього він дав команду шістьці розділитися на пари й самостійно атакувати бомбардувальників. Радянські винищувачі збили 3 Ju-87. Німці почали відтягуватися під захист своєї зенітної артилерії. У цей момент над переправою з'явилася інша дев'ятка пікірувальників, і радянські пілоти атакували нову групу ворожих літаків і зірвали німцям атаку. Лейтенант В.Мухін збив Ju-87, решта відтягнулися на свою територію. Тепер перед радянськими винищувачами постала проблема повернення на свій аеродром – вони перевитратили пальне. У результаті чотири літаки здійснили приземлення на покинутому німцями льотному майданчику, діставши незначні ушкодження, а пара ст.лейтенанта Тернюка повернулася додому [5, с.267-270].

Після форсування Південного Бугу радянські війська продовжили наступ до р. Дністер. Причому темпи просування військ зросли, і відставання тилових частин збільшилося. Це ще більше ускладнило умови організації авіаційної підтримки військ. Особливо відстали 1-й БАК, озброєний бомбардувальниками Пе-2 та 7-й ВАК на “аерокобрах”. Обидва типи літаків вимагали кращих умов базування, ніж штурмовики та вітчизняні винищувачі, й затрималися на кіровоградському аероузлі, який мав бетонну смугу.

Тим часом 52-а А та 2-а ТА 17–18.03 захопили німецький понтонний міст у районі Яруги. 27-а А та 6-а ТА 18-19.03 вийшли до Дністра в районі Могилів-Подільського. Передові загоны армій захопили кілька плацдармів на правому березу Дністра. 25-й інженерний батальйон розпочав ремонт мосту й організував паромну переправу. До 20.03 розпочалося будівництво мостів для важких вантажів у Могилів-Подільському та Ярузі [1, с.171]. Німецька авіація намагалася будь-що завадити будівництву моста. Німецькі пікірувальники виконували по 7–8 вильотів на день, атакуючи війська та комунікації 2-го і 3-го Українських фронтів.

У більшості випадків німецькі літаки проривалися до цілі. Протягом 17–20.03 мости через Дністер кілька раз були ушкоджені, але зупинити їх будівництво німцям не вдалося. 20.03 увечері група пікірувальників III/SG 2, ведена майором Г.-У.Руделем зруйнувала один з прольотів моста в районі Ямполья, незважаючи на те, що міст був прикритий групою Ла-5 і зенітною артилерією. У бою німці втратили безповоротно 2 Ju-87D [7, с.159-160]. Проте міст був швидко відбудований, і його ушкодження майже не вплинуло на постачання радянських військ.

Лише в поодиноких випадках радянським винищувачам удавалося перехоплювати ворожі штурмовики. 20.03 четвірка “аерокобр” 438-го вап у районі на північ від Ясс атакувала 4 FW-190, які збиралися штурмувати позиції радянської артилерії, і збила 3 з них [8, с.232].

Наступного дня пости ВНОС зареєстрували до 600 літако-прольотів німецької авіації, яка атакувала головним чином переправи та скупчення військ біля них. Радянська повітряна армія змогла відповісти лише 123 літако-вильотами, збивши 5 літаків противника [1, с.175]. 21.03 командуючий 2-м Українським фронтом маршал І.С.Конєв поставив вимогу перед генералом Горюновим: швидше привести в дієздатний стан щойно захоплені аеродроми Вапнярка, Новоукраїнка, Могилів-Подільський. Командування 5-ї ПА вжило негайних заходів з виконання наказу. 25.03 бомбардувальники 1-го БАК та винищувачі 7-го ВАК були перебазовані на вказані аеродроми й долучилися до підтримки 52-ї А та 2-ї ТА [4, с.193–194]. Війська фронту в цей період розвивали наступ у напрямку міст Бельц та Ясси.

Тільки 23.03 війська фронту просунулись на окремих напрямках до 20 км уперед. Радянські штурмовики підтримали 27-у А та 6-у ТА. Бомбардувальники атакували живу силу й техніку німців у районі м. Бельці, чим сприяли розгрому гарнізону міста й виходу 52-ї А на радянсько-румунський кордон північніше м. Унгени 26.03.1944. Напередодні

румунського кордону досягла 27-а А генерала С.Г.Трофименка, яку підтримували 4-й ВАК та 1-й ШАК. Одночасно посилювався опір німецьких частин. Німці 23.03 розпочали контрнаступ проти 40-ї А в напрямку Муровані Кирилівці, активно підтриманий авіацією. Але німецькі атаки були відбиті, а наступ радянських військ тривав [1, с.178]. У той же час радянські війська зазнали значних втрат у живій силі й техніці. У дивізіях залишилося тільки по 1-2 тис. чоловік, 2 танкові армії фронту налічували 26.03 85 танків та 25 САУ з 581, які починали наступ, у бойових порядках піхоти залишилося 50–60% артилерії. Німецька авіація, використовуючи стаціонарні авіабази в Румунії та Молдавії продовжувала завдавати тяжких втрат радянським військам. 27.03.1944 тільки III/SG 2 заявила про знищення в районі Балти та Фалешті більше 30 радянських танків і великої кількості радянських вантажівок та піхоти [7, с.183]. Радянські винищувачі не завжди встигали надійно прикрити наземні війська. Часто атаки здійснювалися по німецьких літаках, коли вони вже відходили від лінії фронту. У той же час інтенсивність повітряних боїв наприкінці березня зроста.

У результаті наступу 2-й Український фронт завдав тяжкої поразки 8-й А та 1-й ТА німців і просунувся вперед на 200–250 км, вийшов на радянсько-румунський кордон, на початку квітня форсував Дністер на ділянці шириною 100 км і вийшов на підступи до Ясс та Кишинєва. Тільки за період 5–26.03 радянські війська заявили про знищення 62 тис. німецьких солдат та офіцерів, понад 18 тис. вояків були взяті в полон. У боях були знищені та захоплені до 600 танків, 225 бронетранспортерів, 1275 гармат, 775 мінометів, багато військового майна [1, с.182].

Авіація фронту за 21 день наступу здійснила 2959 літако-вильотів в тому числі: 900 вильотів виконали штурмовики, 1798 – винищувачі, 173 – бомбардувальники, 88 – літаки По-2. Протягом цього періоду було заявлено про знищення 119 німецьких літаків, у тому числі 10 Me-109, 14 FW-190, 2 FW-189, 2 He-111, 82 Ju-87, 2 Ju-88, 3 Ju-52, 1 Hs-126, інших типів – 31. До того ж 13 ворожих літаків були знищені на аеродромах, 18 – збиті зенітниками 2-го Українського [2, арк. 49-50]. Можливо, дані про успіхи радянської сторони перебільшені, але це аж ніяк не применшує значення і масштабів перемоги радянських військ та авіації в битві за вихід до радянсько-румунського кордону. Власні втрати 5-ї ПА склали 44 літака, у тому числі: 3 бомбардувальника й 4 винищувача були збиті в повітряних боях, 3 бомбардувальника й 2 штурмовика – вогнем німецьких зеніток, 2 штурмовика, 2 винищувача й 1 бомбардувальник не повернулись з бойових завдань з невідомих причин. Ще 6 літаків різних типів були втрачені в катастрофах і 21 – в аваріях [2, арк.48].

ДЖЕРЕЛА ТА ЛІТЕРАТУРА

1. Конев И.С. Записки командующего фронтом.- М.: Воениздат, 1991.- 602 с.
2. ЦАМО РФ (Центральный архив министерства обороны Российской Федерации, г.Подольск, Российская федерация) – Ф.5й Воздушной армии – оп. 4999 – д. 82 – 154 арк.

3. O.K.L. Fighter Claims Chef für Ausz. und Disziplin Luftwaffen-Personalamt L.P. [A] V Films & Supplementary Claims from Lists. Eastern Front [Ostfront] 1944 – 88 p.
4. Гречко С.Н. Решения принимались на земле. – М.: Воениздат, 1984.- 288 с.
5. Кожедуб И.Н. Верность Отчизне. Рассказы лётчика-истребителя. – М., Детская литература, 1972 – 415 с.
6. Евстигнеев К.А. Крылатая гвардия. – М.: Воениздат, 1982 – 224 с.
7. Х.У. Рудель. Пилот пикировщика./ Бомбы сброшены. Сб. – М., ООО “Издательство АСТ”, 2002.- 736 с.
8. Кожевников А.Л. Стартует мужество. – М., Воениздат, 1975 – 400 с.

ВІДОМОСТІ ПРО АВТОРА.

Колечкін Вадим Петрович – кандидат історичних наук, доцент кафедри соціально-гуманітарних наук і професійної педагогіки ДЛІАУ.

Наукові інтереси : історія Другої Світової війни, історія авіації.

УДК 94(47)“192“:329

ФУНКЦІОНУВАННЯ ЄВРЕЙСЬКОЇ КОМУНІСТИЧНОЇ РОБІТНИЧОЇ ПАРТІЇ В КОНТЕКСТІ ЛІКВІДАЦІЙНОЇ ПОЛІТИКИ БІЛЬШОВИКІВ СТОСОВНО НАЦІОНАЛ-КОМУНІСТИЧНИХ ПАРТІЙ ТА РУХІВ У 20-Х РОКАХ ХХ СТОЛІТТЯ.

Ігор НІКОЛАЄВ (Миколаїв)

У статті, на підставі переважно архівних джерел, проаналізовані соціально-політичні аспекти діяльності Єврейської комуністичної робітничої партії в період становлення тоталітарної системи та в контексті більшовицьких національно-культурних перетворень.

Ключові слова: єврейська громада, Єврейська комуністична робітничка партія, національні меншини, більшовики.

В статті на основі переважно архівних джерел проаналізовані соціально-політичні аспекти діяльності Єврейської комуністичної робітничої партії в період становлення тоталітарної системи та в контексті більшовицьких національно-культурних перетворень.

Ключевые слова: еврейское общество, Еврейская коммунистическая рабочая партия, национальные меньшинства, большевики.

The report which is based on archival materials, covered socio-political aspects of the life of the Jewish community in Southern Ukraine of the period of the totalitarian system. The features of activity of the Jewish communist party in a context of Bolshevik national-cultural transformations are opened.

Key words: Jewish society, Jewish communist working party, national minorities, bolsheviks

Розвиток демократичних процесів, подальше становлення громадянського суспільства визначають актуальність такого питання, як